

Bøgholm: Indenfor trafikpolitikken må et europæisk samarbejde vel synes særlig naturligt, og det er under samtaler om mulighederne for et sådant samarbejde, at man er kommet ind på den tanke, at der skulle oprettes et fælleseuropæisk selskab til indkøb af jernbanemateriel, udfra den betragtning, at man ved at kunne gøre meget store bestillinger vil kunne opnå mere fordelagtige priser. Selvom man nærer en vis skepsis overfor muligheden af dette, kan man på den anden side naturligvis ikke underkende, at muligheden derfor er tilstede, og det vil derfor også set fra et konservativt synspunkt være urimeligt, om vi ikke fra dansk side tilsluttede os selskabet.

Jeg forstår — det har også været nævnt af tidligere talere, og det fremgår iøvrigt af bemærkningerne til forslaget — at ethvert hensyn vil blive taget til de danske interesser. Om det vil blive af betydning for en udvikling af den danske produktion på disse områder, kan man vel ikke spå om. Der er jo den mulighed, at en stærkere specialisering, der vil kunne blive en naturlig følge af de store fællesindkøb, måske vil være til særlig fordel for de mindre stater, og vi har vel lov til at håbe, at noget sådant bliver tilfældet.

Ligesom det ærede medlem hr. Thisted Knudsen har naturligvis også jeg gjort mig mine tanker over mulighederne for at få privatbanerne ført ind under denne aftale, og jeg kan ikke se rettere, end at der skulle være mulighed herfor i den konvention, der er til behandling. Dette er imidlertid et spørgsmål, det vil være rimeligt at se nærmere på, og der er i det hele taget i konventionen rejst så mange detaljspørgsmål, at det næppe vil være muligt under en forhandling i tinget at komme ind på alle disse, og jeg tror, det vil være naturligt i et udvalg at give ministeren lejlighed til at besvare en række spørgsmål af denne karakter, herunder også det af det ærede medlem hr. Thisted Knudsen nævnte.

Steen: Også jeg vil anbefale tingets medlemmer at stemme for tiltrædelse af det fore-

liggende forslag til beslutning. Jeg gør det i håb om, at det vil medføre, at vi, når vi på udenlandske markeder optræder som køber af jernbanemateriel, kan få det til billigste pris. Nu er forholdet det, hvad også tidligere talere har strejft, at vi her i landet har en meget betydelig industri på dette område, og jeg udtrykker derfor håbet om, at det ved licitationer må være afgørende for os, at vor produktion kan hævde sig med hensyn til kvalitet og pris, så ordningen kan komme dansk erhvervsliv til gode.

Alfred Jensen: Den kommunistiske gruppe ser ikke med slet så stor optimisme på dette forslag til folketingsbeslutning om ratifikation af en overenskomst om dannelsen af et internationalt selskab som de foregående ordførere. Det betyder ikke, at vi ikke mener, der kan tiltrænges en udskiftning af jernbanemateriellet her i Danmark, heller ikke, at vi ikke mener, det skal ske på så fordelagtige og billige vilkår som muligt. Vore betænkeligheder går i anden retning, idet vi frygter, hvis vi tilslutter os et sådant selskab, at man så vil gå over til at købe materiel herigennem på en måde, så at det vil blive til skade for beskæftigelsen her i landet. Jeg har ganske vist hørt, at det er blevet sagt, at dansk industri vil have mulighed for at hævde sig ved de licitationer, der måtte foregå for at skaffe jernbanemateriel til dette selskab. Det tror jeg imidlertid dansk industri og danske virksomheder også ville have kunnet, hvis der blev konkurreret på lige fod, men det ved vi at der ikke gør.

Her i folketinget blev der for to år siden under finanslovdebatten draget det forhold frem, at Frichs fabrikker i Aarhus ikke var i stand til at konkurrere ved leverance af lokomotiver til Tyrkiet. Når de ikke kunne det, var det væsentligst, fordi der fra vesttysk side blev givet statstilskud til deres produktion og eksport. Det er ikke længe siden, at Aarhus kommune skulle anskaffe nye skraldekasser. Også her var der en konkurrence, og et tysk firma tilbød at